طريق الحرير والطرق التجارية الاقدم

د. علي ابو عساف
المديرية العامة للاثار والمتاحف

يدل اهتمام المنظمة الدولية للتربية والثقافة والعلوم (اليونسكو) بطريق الحرير، على أن هذا الطريق من عناصر التراث الحضاري العالمي الممتاز الذي نعتز به. فالطريق لم يكن تجاريا تسلكه القوافل وحسب، فعبره اتصل الشرق بالغرب، ونقل رجال القوافل معهم الافكار والخبرات في كلا الاتجاهين وفي مجالات عدة، وكانوا كثيري العدد، ينتمون الى طبقات متنوعة مختلفة، تماما كالاغراض التي سعوا من أجلها. وقد جمعوا في طريقهم الملاحظات الكثيرة عن حياة سكان المدن التي حطوا رحالهم بها، وعن عاداتهم وتقاليدهم، وصناعاتهم وزراعتهم، وافادوا منها بعد عودتهم الى أوطانهم، كما فعلوا بالنسبة الى سكان المدن التي نزلوا بها.

وقبل أن ندخل في بعض التفاصيل نشير الى أن تجار الحرير سلكوا طريقين بريين وطريق بحري، (انظر المخطط المرفق).

أول الطرق البرية يدعى طريق الواحات، الذي يمتد بين مدن الواحات في صحاري وبوادي آسيا الوسطى. وثانيها طريق البوادي الذي سيطرت عليه قبائل البدو الخيالة، وجابوا بوادي أوراسيا الى الشمال من طريق الواحات. أما الطريق البحري فهو الى الجنوب من الطريقين الاولين، ويمر في بحر الصين، والمحيط الهندي، وبحر العرب، والبحر الاحمر، ثم البحر المتوسط، ثلاثة طرق متباعدة لكنها كالشرايين في جسم واحد، هو قارة آسيا، تخترقها من الصين الى سواحل المتوسط الشرقية، وأهمها طريق الواحات الذي يهمنا في بحثنا هذا. فمتى نشأ هذا الطريق ومن أين بدأ والى اين انتهى..

لا تزال الأبحاث جارية لتحديد عصر نشوء الطريق، وأخص بالذكر منها الابحاث الاثرية. فقد قام العلماء السوفييت بتحريات سطحية وأجروا أسبارا اختبارية، في واحات صحاري أواسط آسيا، وعلى الاخص في تركستان الغربية، كشفت عن أطلال مدن وبلدان محصنة يرجح انها تعود الى الفترة الممتدة ما بين القرنين السادس والرابع ق.م. ونذكر من بين هذه المدن ياز ـ دبا (Yaz-Depe)، التي أرخت أطلالها في الفترة من القرن الثامن الى الرابع ق.م. والتي تقع في تركمانيا السوفييتية، وكيوزيلي ـ جير (Kyuzeli - gyr) في أوزبكستيا السوفييتية، والتي عاشت من القرن السادس الى الخامس ق.م. والى جانب هذه المدن المحصنة كشف عن حصون دائرية الشكل في كواي ـ كريلكان ـ كالا (Koi - Krylgan - Kala) تعود الى القرن الرابع ق.م(1). ولا شك أن هذه المدن قد حصنت ليسهل الدفاع

عنها ، ولحماية قاطنيها من هجوم الاعداء وعلى الاخص البدو الخيالة . ولا نعتقد بأن نشأتها ارتبطت بطريق الحرير ، بل ان طريق الحرير ارتبط بها ، فدخلت بعد نشأتها في النشاط التجاري بين الشرق والغرب ، وأصبحت محطات قوافل تسهل حركة السير والتنقل بين جناحي قارة آسيا . فهي تعود الى العصر الاخميني ، بينما يقول الاستاذ التهايم أن التاجر الصيني الشهير تشانغ ـ كـ ـ يان (Chang -K-ien) قد قاد قافلة تجارية من الشرق الى الغرب في عام /١٠٦/ . مع العلم بأن التجارة مع الصين كانت نشطة منذ عام /٧٠/ق.م ، وفق ما رواه المؤرخ أبولود وروس من مدينة ارتيميتا (Artemita) الواقعة على الطريق من سلوقيا (Seleukeia) على الدجلة الى اقبتان وهيكاتوم بيلوس وبكترا(٢) .

وتظهر المكتشفات الاثرية أن التجارة مع الهند ـ أي تجارة الحرير ـ قد انتعشت في الفترة ما بين عامي ٦١ ق.م ـ ٩٠م . واذا ما أخذنا بعين الاعتبار أن التأثيرات الفنية في فنون منغوليا الخارجية ، التي وفدتها من جنوب روسيا ، ومن الاغريق ، ومن البكترين ، تعود الى القرن الثاني ق.م . وأن هذه التأثيرات ما كانت إلا نتيجة علاقات تجارية طويلة ، فاننا نرجح أن النشاط التجاري بين مشارق ومغارب آسيا ، يعود في جذوره الى القرن الثاني ق.م . وهو التاريخ المقبول لنشوء طريق الحرير ، الذي دام استعماله حتى القرن الثامن ميلادي ، أي نحوا من الف عام ، وذلك إبان عصر الاسرتين الهانية والتانكية في الصين ، والعصر الساساني في بلاد فارس ، والعصر الروماني البيزنطي في بلاد غربي اسيا ، وشرقي أوروبا .

كانت تشانغان (كسيان) Changan (Xian) القطب الشرقي لطريق الحرير في الصين ، وروما قطبه الغربي ، ثم ما لبثت أن اصبحت ليونغ (Luoyang) قطبة الشرقي في الصين ، والقسطنطينية قطبه الغربي ، وقد قُدِّر طول هذا الطريق بنحو تسعة الاف كم ، واجتاز مناطق خطرة مثل صحراء تكلا ـ ما كان Takla - Makan التي كانت حتى وقت قريب توصف بأنها البلاد المجهولة ، وكذلك صحاري التنشان (Tenshan) وكونلونشان (Kunlunshan) وبامير (Pamir) وقرة قوم (Karakum) وكيزيلكوم (Kyzylkum) وجبال الهندوكوش (Hindukush) (٣) .

هذا من جهة ، ومن جهة أخرى فان بلدانا عديدة ساهمت في إنشاء طريق الحرير مثل الصين ، ومنغوليا والهند والباكستان وأفغانستان والاتحاد السوفياتي وإيران والعراق وسورية وتركيا ، بالاضافة الى دول حوض البحر المتوسط الاخرى ، واليابان .

وفي هذا المكان نشير الى أن عالم الجغرافيا الشهير الالماني فرديناند ـ فون ـ رشت هوفن (Ferdinand Von Richthofen) هو الذي أطلق على هذا الطريق اسم (طريق الحرير) ، وذلك في القرن التاسع عشر ، ومنذ ذلك الحين توالت الابحاث وتشعبت حوله ، ولا حاجة الى ذكر المزيد من المعلومات عنه ، بل سنعرض الى بعض صفاته ، وخصائصه ، التي تهمنا في الدراسة المقارنة بينه وبين الطرق التجارية الاقدم .

صحيح أن طريق الحرير قد ربط بين جناحي القارة الاسيوية الشرقي والغربي، غير أنه في اعتقادنا قد نشأ وتعاظم شأنه لان طرقا تجارية أخرى قد نشأت قبله ، وأن سكان هذه القارة في عصر نشوء طريق الحرير قد ساروا على تقاليد من سبقهم ، من الامم فاستفادوا من تجاربهم وزادوا عليها .

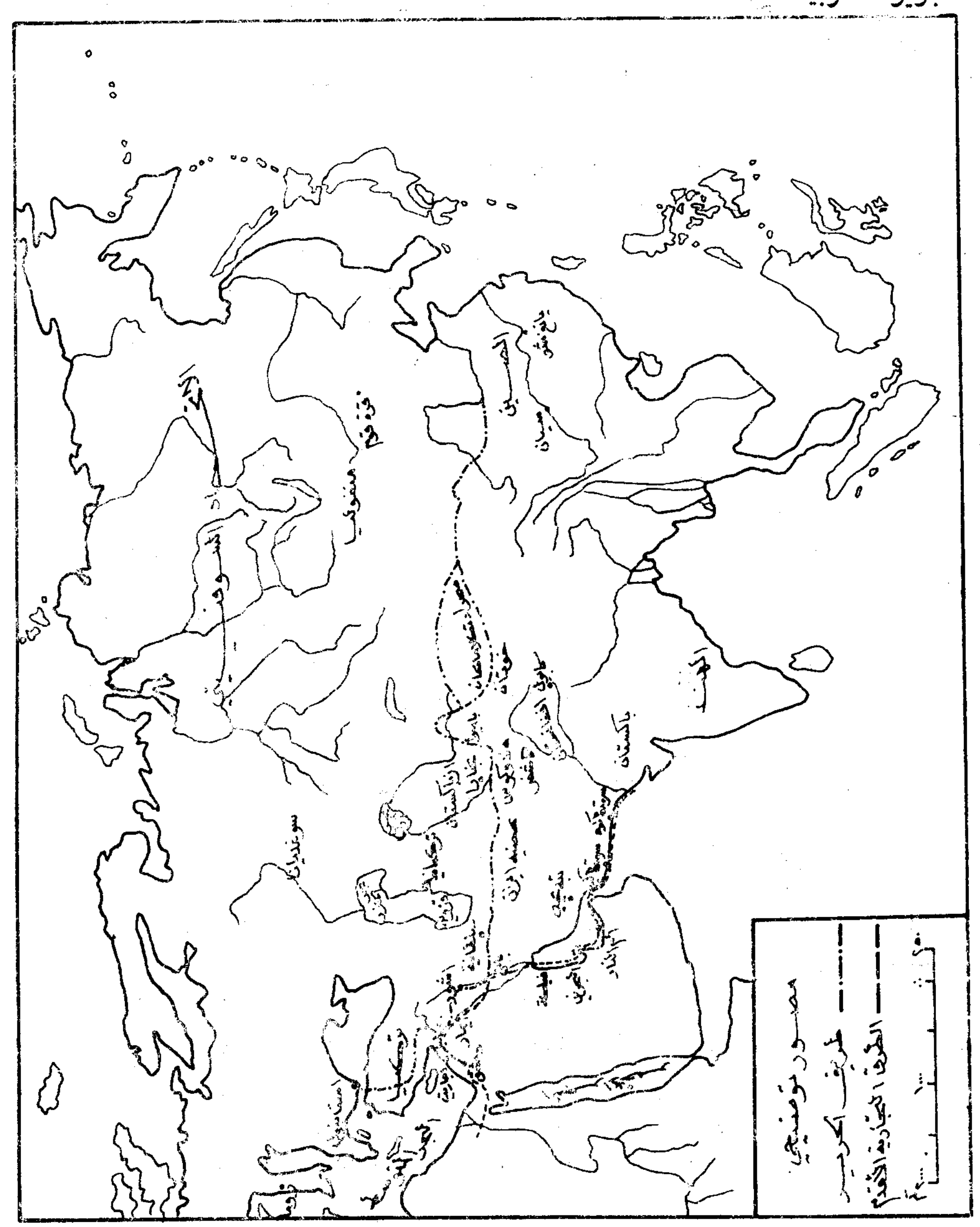
فمنذ نشأت الحضارة في بلاد النهرين والشام ، تطورت التجارة تطورا سريعا، وسعى الناس الى الحصول على بعض المواد الخام من البلدان المجاورة . وكا ن من بين المواد التي ازداد الطلب عليها ، منذ الالف الثالث ق.م ، الحجر الازرق اللامع ، الذي يلفت النظر بلونه وشكله ، ويرضي ذوق طبقة غنية من الناس ، تجمعت لديها ثروة مكنتها من أن تطلبه ولو في الصين . علما بأنه من الاحجار الكريمة العادية المطواعة بين أيدي الحرفيين ، وقد عثرنا على ما أنتجه هؤلاء من هذه المادة على شكل حلي ، وأختام اسطوانية ، وقطع زخرفية الخ .. في العديد من المواقع الاثرية الهامة ، مثل الوركاء وأور في جنوبي العراق ، وماري وايبلا في سورية ، وتحدثت عنه الوثائق (السومرية والاكدية ـ الايبلوية ـ والبابلية والآشورية) كسلعة تجارية هامة من غير أن تذكر مصادره . ومن المعلوم أن هذا النوع من الحجارة متوافر في أفغانستان ، لذا اهتم الباحثون بمعرفة كيفية الحصول عليه ، والطريق التي سلكها تجار هذه المادة من أفغانستان حتى تلك المدن .

أثبتت التنقيبات الاثرية التي جرت في عام ١٩٧٢ بموقع شار إيسوختا (Shar-I-Sokhta) بجنوب شرقي إيران قرب كرمان : أن حرفيي هذه المدينة ، التي لا نعرف اسمها القديم ، قد صنعوا هذه المادة في محالهم ، التي حوت بين أنقاضها على كتل من حجر اللازورد الخام والمصنع . والى الغرب من هذا الموقع نجد موقعا اخر مشابها للموقع السابق وهوتبه ـ يحيى ، الذي كان هو الاخر مركزا لتصنيع اللازورد وتجارته . ونرجح أن هذين الموقعين كانا محطتين على طريق تجارة اللازورد ، والممتد من كابول الى هذين الموقعين ، والخليج العربي(٤) .

ولما كان هذا الطريق بعيدا الى الجنوب ، عن مدن بلاد النهرين والشام التي ذكرناها أعلاه ، افترضنا وجود طريق آخر الى الشمال من هذا الطريق . وقد اثبتت التحريات الاثرية التي جرت في موقع تبه ـ هيسار الى الشرق من طهران ، أن هذه المدينة القديمة قد تاجرت بالاحجار الكريمة مثل اللازورد وغيرها ، وصنعته أيضا في مشاغلها ، وذلك منذ الالف الثالث ق.م . ومما لا شك فيه أن المحطة الثانية على هذا الطريق كانت تبه ـ سيالك الى الجنوب من طهران ، ومنها انتقلت الى بلاد النهرين والشام ومصر عبر الطرق التجارية المألوفة ، والتي امتدت من بابل الى ماري وقطنة وحاصور ثم مصر .

اذن كان هناك طريقان لهذه المادة : الاول شمالي يمتد من كابول مجتازا ايران عبر تبه هيسار وتبه سيالك الى جنوبي العراق (أو الى مدينة آشور في الشمال) ،

ومن ثم الى شمالي سورية وجنوبها حتي مصر . والثاني يمتد من كابول الى شـار السوختا ، وتبه يحيى ، فالخليج ، حيث تنقل بحريا الى سـواحل الهند ، وشـبه الجزيرة العربية .



هذا باختصار عن طريق اللازورد ، وقد ذكرنا أعلاه ، أن هذه المادة قد رغب بها الاغنياء ، وصنعت تلبية لرغباتهم كحلي وأختام وعناصر زخرفية . وفي اعتقادنا أن مادة الحرير ـ أقمشة الحرير المتنوعة ـ قد صنعت ، هي الاخرى ، خصيصا ، كي تصلح كهدايا للملوك ، والامراء ، والمشايخ ، والزعماء . وقد حملتها قوافل الجمال من محطة الى أخرى ، وقطعت بها مسافات طويلة ، الى حيث تباع لطبقات الناس التي ذكرناها أعلاه .

هذه ناحية من النواحي التي جمعت بين تجارة اللازورد وتجارة الحرير ، فكلتا المادتين كماليتان ، راجت تجارتيهما تلبية لذوق طبقات معينة من المجتمع .

وكانت مادة النحاس سلعة تجارية هامة تدخل في صناعة حاجيات عديدة منها الاسلحة والادوات المنزلية وغيرها .. الخ . ولم يكن النحاس متوافرا في بلاد النهرين والشام ، وان كانت له مناجم فقيرة في سيناء ، وأخرى في منطقة واحة البريمي على الطرف الشرقي لشبه الجزيرة العربية المتاخمة لسواحل عمان الغربية ، لذا كان لا بد لسكان هذه البلاد من استيراده من مناطق عدة .

ومن الوثائق التي اكتشفت في مدينة أور ، والتي تعود الى النصف الثاني من الالف الثالث ق.م ، نعلم أن النحاس قد أستورد من باكستان بطريق البحر ، أي بوساطة السفن التي كانت تبحر من جزيرة فيلكة حذاء الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية ، مارة بالبحرين وأم النار ، حتى مضيق هرمز ، محملة بالحبوب والسمسم والنسيج ومنها الى موانيء سوتكاكين (Sutkagen) ودور (Dor) ، وسوتكاكوه (Sotka-koh)، حيث تفرغ حمولتها وتعود محملة بالنحاس . وهذا الطريق هو الطريق عينه الذي سلكته السفن التي نقلت سلع الحرير من الشرق الى العراق ، فالبادية الشامية ، عبر تدمر الى أنطاكية ، وبلدان البحر المتوسط(٥) .

وفي هذا السياق عن تجارة النحاس ، نعرض الى التاجر الشهير أيا ـ ناصر من مدينة أور ، الذي عاش في عصر الملك رم ـ سن (١٨٢٢ ـ ١٧٦٣ ق.م) ملك لارسا ، واكتشف بيته مع وثائقه في تلك المدينة . والذي يهمنا هنا أن هذا التاجر كان يدفع ، على الغالب ، ثمن النحاس وغيره من الحاجيات الفضية ، مما يدل على أن الفضة كانت متداولة كمادة تقدر على أساسها قيمة السلع التجارية . وقد كانت قيمة الفضة مستقرة نسبيا ، ومرتبطة بنقاء هذه المادة ووزنها . وهي فوق ذلك غالية الثمن ، خفيفة الوزن ، يصطحبها التاجر معه بسهولة لدفع أثمان بضائعه . والى جانب هذه الخاصة الممتازة ، فان الفضة لا تتشوه بسهولة ، وتحفظ لفترات طويلة .

ولذلك قامت في هذا العصر ، وعلى هذا الشكل ، مقام النقود وان لم تكن مسكوكة(٦) ، وازداد استعمالها باطراد بما يتناسب وحجم التجارة . وهذا يذكر بظاهرة ازدياد صك العملة الفضية عند البارثيين في ايران في عهد متري ـ داتس الثاني (Mithridates II) ، وذلك بسبب ازدهار التجارة مع الصين وخاصة تجارة الحرير(٧) .

أشرنا أعلاه الى المكتشفات الاثرية في تركستان الشرقية والغربية ، وقلنا أن مدن واحات تركستان المحصنة قد دخلت في الحركة التجارية بين الشرق والغرب . وقد لعبت دورا نشيطا في حركات النقل والسير والتجارة ، وتاجرت بالسلع التي اتتها من الشرق والغرب . وجنت من ذلك فوائد عديدة ، إما على شكل ضرائب استوفتها مباشرة من القوافل ، أو أتتها مما جمعته ممالك البدو ، التي كانت تسيطر على مدن الواحات . ونذكر من هذه الممالك تشيونغ ـ نو (Xiongnu) ، التي حلت محل يوزيهي (Yuezhi) ، وغزت مدن الواحات في شرق تركستان ، كما فعل غيرها من قبائل البدو في أواسط آسيا . ومن المواد التي تاجرت بها اليشب الذي كان ينتج من منطقة كنلون (Kunlun) ، وينقل الى الصين بوساطة الكوش (يوزيهي — Yuezhi — الذين نقلوا ايضا الحجر الفيروزي والتمائم المعروفة بخرزة العين من آسيا الغربية ، وعلى الاخص من سيناء ، الى الصين ، حيث كانت تندرج مع التحف الهامة . ولها قيمة عالية . وبالمقابل فان مدن واحات تركستان الشرقية ، قد نقلت من الصين منسوجات البروكار والاسلحة الحديدية ، التي كانت مشهورة باسم حرير ـ سيرس ، والخناجر الحديدية (Sers Silk and Iron Blade) . وانطلاقا من هذه التسمية ، يعتقد أن قبائل السيرس (= Yuezhi وفيما بعد Gush) ، هي التي قامت بهذه المهمة في شرق تركستان(٨) .

ومما يدل على أهمية هذه القبائل ، وعراقة تجارتها بالحرير ، أن أسم الحرير في الصين وايران ، وفي بعض البلدان الاوروبية ، مثل اليونان وايطاليا قد اشتق من اسمها . أو صيغ منه بتحويرات وتبديلات طفيفة . فاسم الحرير باللغة الصينية (سي) و (سيار) . وفي بلاد فارس سيريه وفي السنسكريتية سيراي . أما في التوخارية فنجد كلمة ساريق تدخل على ثوب الحرير ، وهي شبيهة بالكلمة الفارسية سيريه ، التي انتقلت الى العربية بصيغة السَّرَقَة وتعني الشقة من الحرير (٩) .

كان هذا بعضا من ملامح الدور الذي لعبته تركستان الشرقية في طريق الحرير ، وهو لا يقل أهمية عن الدور الذي لعبته تركستان الغربية والمملكة البارثية ، التي كانت اقوى الممالك التي أسسها البدو الخيالة في آسيا .

قام البارثيون بدور الوسيط في التجارة الدولية ، فقد نقلوا السلع التجارية الآتية من الشرق الى دول البحر المتوسط حتى روما . ومن المرجح ايضا انهم عملوا على نقل بعض السلع التجارية ، التي أتت من روما وسورية ، كالاواني الزجاجية ، والتمائم الزجاجية (خرزة العين) ، والكتان ، والمنتوجات الذهبية ، والفضية ، والاواني الفخارية ، الى الشرق . وبذلك تضاعف دخلهم ، وجنوا الارباح الطائلة من هذه الوساطة (١٠) .

ويستفاد مما ذكرنا أعلاه أن ممالك المدن التركستانية ، والمملكة البارثية ، قد قامت بدور الوسيط في تجارة طريق الحرير . وهذا يذكرنا بدور كل من إيمار وماري على الفرات .

تقع ماري على الضفة اليمنى لنهر الفرات ، وتحيط بها السهول الخصبة ، التي تروى من مياهه . وقد ذكرت في وثائقها أسماء العديد من المدن والمناطق القريبة والبعيدة ، مثل تلمون (البحرين) ، وحاصور بسهل الحولة في فلسطين ، وجبلة / بيبلوس ، أجاريت ، وحتوشة في الاناضول ، والاشيا / قبرص ، وكبتارو / كريت .

وما كان لهذه الاسماء أن يتردد ذكرها في وثائق ماري ، لولا مكانة هذه المدينة الاستراتيجية البالغة الاهمية ، ومكانتها التجارية العالية ، اضافة الى أنها تمتاز بموقع متوسط في بلاد النهرين وتخرج منها طرق عدة ، ومنها الطريق الصحراوية التي تمتد على ضفة الفرات اليمنى ، ثم تعبر الصحراء مرورا بواحاتها ، كالطيبة ، والكوم ، والسخنة ، ثم تدمر فقطنة . ومن قطنة تسير غربا الى الساحل ، أو نحو الجنوب الغربي الى فلسطين فمصر .

ان طريق الضفة اليمنى هذه تستمر حتى إيمار ، ومنه تتجه غربا الى حلب ، فساحل المتوسط ، أو شمالا الى كركميش ، فهضبة الاناضول ، أو جنوبا لتلتقي بطريق البادية التي ذكرناها . والى جانب هاتين الطريقين ، ثمة طريق محاذية للخابور ، تصل ماري بآشور ، أو بهضبة الاناضول .

كان لملوك ماري قوافل تجارية خاصة بهم يرسلونها الى تلمون / البحرين ، أو الى بابل ، كما كانت تحط فيها قوافل التجار الآتية من تلمون ، أو من أماكن أخرى من شمال سورية . ولذلك كان لها دور مزدوج ، كمحطة لمرور القوافل ، أو لتفريغ البضائع ثم اعادة شحنها الى أماكن أخرى . ومن المواد التي وردت الى ماري ووزعت منها الى بلاد النهرين ، وسورية ، التوتياء والنحاس والخشب .

نعمت ماري بهذا الموقع الاستراتيجي الهام ، فزادت ثروتها من الضرائب التي فرضتها على التجارة ، أو من الهدايا التي حملها التجار الى القصر الملكي ، والى أمثالهم من تجار ماري ، أو من الارباح التي حصلت عليها من تبادل البضائع . وفي الوقت نفسه كان هذا الموقع وبالا عليها ، فهاجمها حمورابي ، وأحرقها ، حتى يُبقي السيطرة على الطرق التجارية في يد بابل .

وكما ذكرنا أعلاه ، فان هذا الحدث قد تكرر في تركستان الشرقية ، على أيدي قبيلة شيونغ ـ نو ، التي طردت قبيلة يوزهي ، وسيطرت على محطات القوافل ، لتتحكم بالطرق التجارية وتقوم بدور تجاري مزدوج .

وتمتعت إيمار بموقع استراتيجي هام كماري ، وقامت بدور بارز في تجارة المنطقة يفوق دور ماري . وقد عرف أهلها كيف يحافظون على التوازن بين مصالح الدول القوية المجاورة ، مثل ماري وإيبلا ، ويمحاد / حلب ، وكركميش . وفي إيمار تجمع اشخاص كثيرون من الشرق والغرب وانتشر تجارها في جميع مناطق الشرق الاوسط تقريبا . وقد عانت هذه المدينة من غزوات البدو ، وخاصة عشائر البنيامين ، التي سطا أفرادها على القوافل التجارية ونهبوها ، أو رعت قطعانهم حقولها الزراعية ،

فانخفض انتاجها من الحبوب . وقد أشرنا الى هذه الحالة لانها كانت شديدة التأثير على إيمار ، لانها لم تقوَ على مخاصمة البدو ، كممالك ماري ويمحاد وكركميش وتوتول التي اتقت شرور البدو ، وقاومتهم ، بخلاف إيمار هذا من جهة ، ومن جهة أخرى ، نرى أن هذه الحالة قد تكررت مرة أخرى في مدن الواحات بأواسط آسية ، التي مر بها طريق الحرير ، فقد أحيطت تلك المدن بالاسوار المنيعة الحصينة لحمايتها من هجوم البدو الخيالة ، الذين كانوا يغيرون على القوافل بين الفينة والاخرى لسلب البضائع أو لتقاضي الفدية عنها .

وفوق هذا كله ، ساهم البدو الخيالة في نقل البضائع الحريرية من الصين نحو الغرب عبر بوادي أوراسيا ، فأصبحوا المنافسين الرئيسيين لسكان وتجار مدن الواحات(١١) . لقد دخل البدو الخيالة ، في أقاصي الشمال من القارة الاسيوية ،في تنافس شديد مع مدن الواحات للسيطرة على الخطوط التجارية بين الشرق والغرب، كما تثبت الوثائق التاريخية . لقد حاولت كل من مملكتي خوتان (Khotan) وسوغديانا (Sogdiana) ، وغيرها من ممالك الواحات ، أن تنتج الحرير في القرنين الرابع والخامس ق.م . وتدخل في تنافس شديد مع المنتجين الاخرين ، وتنقله نحو الغرب . ولتحقيق هذه الغاية كان على مشاهير تجار سوغديانا ، أن يقيموا علاقات متينة مع البدو الخيالة ، مثل قبيلتي الترك (Turk) والَيغور (Uighur) ، حتى يتمكنوا من تصريف بضائعهم(١٢) .

إن هذه السياسة التي سارت عليها خوتان وسوغديانا ، كانت قد سبقتاليها إيمار في القرن التاسع عشر من الالف الثاني ق.م . وكما أسلفنا لم تكن لدى إيمار قوات كافية لشن الغارات ، أو مهاجمة مدن أخرى ، أو قبائل البدو في أراضيها ، لذلك وطدت العلاقات معهم وآوت الفارين منهم في أراضيها اتقاء لشرهم ، ولم تستجب الى طلبات ملكي ماري يخدون ـ ليم ، وزمري ليم للتحالف معهما ضد عشائر البنيامين الذين انتشروا على ضفاف الفرات بين هاتين المدينتين .

وكما ذكرنا في البداية ، لم يكن طريق الحرير طريقا تجاريا وحسب ، بل سار فيه هواة الرحلات ، ورجال الدين ، نذكر منهم الراهب البوذي فكسيان (Faxian) من إقليم جين (Jin) الشرقي ، الذي قام برحلة شاقة عبر الصحاري الجليدية في القطب الشمالي والبامير ليصل الى الهند ويزور أماكن العبادة البوذية ، ومنها عاد الى الصين بطريق البحر . وبعده بسنوات قام راهب بوذي آخر هوشوان ـ زوانغ (Xuan Zhuang) برحلة من دون ـ هوانغ (Dunhuang) الىتركستان الغربية، ثم الهند ليجمع المخطوطات البوذية وينقلها الى الصين ، ولما عاد الى الصين ، ترجمها الى الصينية ، وتمتع بحماية الامبراطور تايزونغ (Taizong) من سلالة التانج . وقد ساعد هذا الراهب على نقل البوذية الى الصين بوساطة الطلاب اليابانيين ،الذين تتلمذوا على يديه .

إن هذه الظاهرة ، ظاهرة الرحيل من بلد الى آخر طلبا للتعرف على المعتقد الديني ، والايمان به ، شديدة البروز في الديانات القديمة ببلادنا ، مثل ظاهرة نقل

تمثال رب من مدينة الى اخرى ، ونحن هنا لا ندخل في تحليل مدلولية هذه الظاهرة، بل نعرض الى وقائعها بغرض المقارنة .

كان الرب هدد أعلى أرباب مدينة إيمار / مسكنة ، والبدو والحضر يحجون الى بيته في إيمار . ففي رسالة لاجي ايل ، نجد إشارة الى شخص يدعى ياكون ــ حمو، قريب أيالم ملك أباتم ، التي كانت في المنطقة المجاورة لقلعة جعبر على ضفة الفرات اليسرى (قبالة مدينة الثورة) . وكان قد رغب في زيارة إيمار ، لتقديم الاضاحي لأربابها . فكان له ما أراد ، وبحماية الملك أيالم ملك أباتم . وهو لم يقطع المسافة الطويلة ، التي قطعها الرهبان البوذيون من الصين الى الهند ، إنما جمعت بينهم فكرة واحدة ، هي السفر والتنقل للقيام بواجبات دينية تحت حماية ملك . كان ذلك في عهد زمري ليم ملك ماري (١٧٨٢ ــ ١٧٥٩) ، الذي هو نفسه قدم الاضاحي الى الرب دجن في مدينة توتول ، قرب الرقة (لعلها تل البيعة شرقي الرقة) .

لم يكن زمري ليم الملك الوحيد ، الذي قدم الاضاحي للرب دجن ، بل نجد أن بانوما ــ هدد ، ملك زلماقم (على البليخ بين الرقة وتل أبيض ، ولعلها تل حمام التركمان) ، قد أراد ، هو الاخر تقديم الضحية الى الرب دجن التوتولي ، فأجيب الى طلبه ، شريطة أن يحضر برفقة عشرين رجلا فقط(١٣). وذلك حسب نصيحة إيمار. إن هذه الظاهرة قد تندرج تحت عنوان وحدة دينية جمعت بين مدينتين في منطقة واحدة ، ولعلها مشابهة للوحدة الدينية بين بعض أقاليم الهند والسند من جهة والصين وتركستان من جهة اخرى ، وهي الدول التي زاد طريق الحرير من تقاربها.

صراع القوى على الطرق التجارية :

عندما اعتلى يوليوس قيصر عرش روما ، وضع نصب عينيه قهر المملكة البارثية أولا ، ثم السيطرة على التجارة المزدهرة بين الشرق والغرب . إلا أن موته الفجائي عام ٤٤ ق.م ، لم يمكنه من تحقيق هذا الهدف ، ولم يتمكن خلفه ماركوس أنطونيوس من تحقيقه أيضا ، بل لحقت به ، على يد البارثيين هزيمة نكراء . وبعد ذلك تأرجحت العلاقات بين روما والبارثيين بين فتور وصداقة ، وازداد حجم السلع الشرقية الواردة الى ايطاليا زيادة كبيرة ، ومعظمها كان من السلع الكمالية . وتوسعت شبكة الطرق التجارية الى مناطق النفوذ الروماني حتى لا تكون تحت سيطرة دولة واحدة ، فازدادت أهمية تدمر ، كمركز تجاري هام ، تقاد اليه القوافل الآتية والغادية من والى المملكة البارثية والامبراطورية الرومانية(١٤) .

وقبل ذلك بمئات السنين ، كان الصراع على أشده بين ماري وإيبلا للسيطرة على الطرق التجارية بين بلاد النهرين والشام ، في منتصف الالف الثالث ق.م . ثم احتدم الصراع بين أكد وإيبلا للغاية نفسها ، فانتصرت أكد على إيبلا في عصر نارام ــ سن (٢٢٥٩ ــ ٢٢٢٣) ق.م .

ولما انتقلت السلطة الى القبائل العربية الكنعانية الآمورية عند نهاية الالف الثالث ق.م ، شهد القرنان الاولان من الالف الثاني ق.م نشوء ممالك عديدة في بلاد النهرين والشام ، تصارعت على السلطة ، وتنافست على فرض هيمنتها على الطرق التجارية. وفعل حمورابي (١٧٩٢ ـ ١٧٥٠) ما فعله نارأم ـ سن الاكدي فوحد بلاد النهرين ، واتجه غربا نحو الشام ، فاحتل ماري ودمرها ، وسيطر على بلاد آشور . وبذلك يكون قد سيطر على الطرق التجارية بين الشرق والغرب .

وبتهديم ماري ، تحولت عنها طريق بابل ـ آسيا الصغرى ، الى آشور فشوبات انليل وكركميش ، ومن آشور اتجهت الى دور كتليمو على البليخ ، ثم الى ترقا على الفرات ، ومنها الى إيمار فحلب .... الخ .

لا شك أن الطرق التجارية بين الشرق والغرب ، قد عرفت باقة منوعة من أمهر التجار ، ذوي الشأن في ازدهار التجارة ، وتطوير العلاقات بين الدول وتقويتها ، ونذكر منهم، على سبيل المثال لا الحصر ، التاجر مان ـ ياخ الصغدي (Soghdian) الذي أسهم اسهاما جليلا في تحسين وتنمية التجارة بين الشرق والغرب ، وقد ترأس بعثة بلاده التجارية الى دايزابولوس ، وخاكان الغربية التركية ، وتنقل بين معسكر خاكان في وادي يول دوز ، وستي سفون (عاصمة الاسرة الساسانية) ، وبيزنطة ، حتى يبيع الحرير الصيني . وبالمقابل ، قدمت بعثة يرأسها اليوناني زي مارخوس الى معسكر خاكان أوفدتها بيزنطة . واذا عدنا الى القرن الثامن عشر ق.م ، وجدنا أن ملك ماري زمري ليم كان له سفير في كركميش ، وهو صدقم لاناسي ، يهتم بالامور التجارية ، ويعمل على تقويتها .

أما في إيمار ، فقد كان هناك وكلاء تجاريون يسهلون عمليات الترانزيت ونقل البضائع وتخزينها . ونذكر من تجار إيمار التاجر (هاباتان) ، الذي كان له مقر في ماري ، يعمل به موظفون ينظمون حركة نقل بضائع هذا التاجر بين ماري وإيمار(١٥) .

فيما مضى من سطور ، أبرزنا بعض معالم الشبه بين طريق الحرير والطرق التجارية في مشرقنا العربي ، في الالف الثالث والقرنين الاولين من الالف الثاني ق.م . من غير أن نظهر أوجه الخلاف والافتراق . وعلينا أن نقر حقيقة هامة ، وهي أن الكثير من الاسس والقواعد التجارية لا تتغير ،من ذلك الطرق، المحطات ، الاسواق، الموانيء، الضرائب ، الارباح ، اختيار البضائع التي تناسب أذواق الناس ... الخ . ونتيجة لما تقدم ، نرى أن أسس وقواعد التجارة ، قد صيغت في هذه المنطقة ، وان مبدعي حضارة بلادنا قد طوروا هذه الاسس ، ونشروها في بلاد الجوار ، الذين قاموا هم بدورهم ، فاستفادوا منها وأضافوا اليها .

الحـواشـــي

(١) The grand Exhibition of Silk Road Civilizations. The Oasis and Steppe Routes, Nara (1988) Catalogue p. 13 - 14 .

(٢) F. Altheim , Welteschichte Asiens Im Griechischen Zeitalter Halle (1947) , p. 347f.

(٣) المصدر المذكور في الهامش رقم /١/ ، ص ١٢ .

(٤) H. Klengel , Handel und Handler Im Alten Orient , Leipziq (1979) p. 25f.

(٥) The grand Exhibition of Silk Road Civilizations . The Sea Routes Nara (1988) Catalogue p. 154 .

(٦) H. Klengel , op. Cit . p. 36f.

(٧) F. Altheim . op. Cit . p. 348 .

(٨) The Grand Exhibition of Silk Road Civilizations , The Oasis and Steppe Routes . p. 14 .

(٩) F. Altheim . Op. Cit . p. 66 - 68 .

(١٠) F. Altheim . Op. Cit. p. 14 .

(١١) نفس المصدر المذكور في الملاحظة رقم ٩ ـ صفحة ١٥ وما بعد .

(١٢) نفس المصدر المذكور في الملاحظة ١٠ ص ١٦ ـ ١٧ .

(١٣) Jean - Marie Durand , La Cité - État D'Imâr a L'époque des Rois De Mari , MARI 6 (1990) , p. 50 - 51 .

(١٤) The Exhibition of Civilization of Syria , (1988) , p. 156 .

(١٥) Jean - Marie Durand, Op. Cit, p. 75.